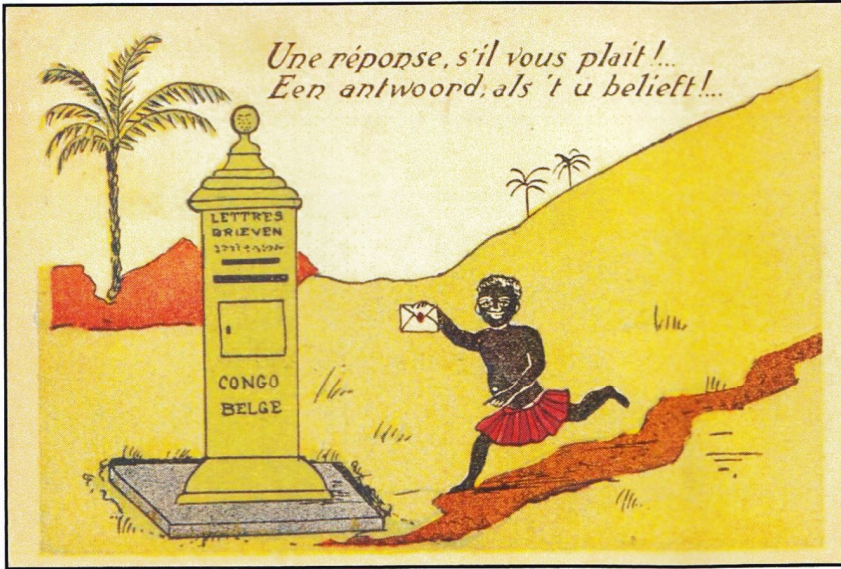




# LES CAHIERS DU CONGO



Destinataire

ISSN 0775-9576

Revue philatélique trimestrielle



Editeur : Ch. Hénuzet – Place Saint Roch, 30 – 5620 Florennes

## Les cahiers du Congo

Revue trimestrielle paraissant en septembre, décembre, mars et juin. - Toute contribution rédactionnelle est la bienvenue. Elle est à envoyer à : [cahiersducongo@hotmail.com](mailto:cahiersducongo@hotmail.com).

Toute reproduction est interdite sans autorisation écrite.

Présidente d'honneur et éditeur responsable : Eliane Deneumostier – Saive - Rue Fays, 149 - 4400 Ivoz-Ramet

Comité de rédaction : M. Hopperets, Th. Frennet, Ch. Hénuzet, M. Oblin, Ch. Stockmans, J. P. Flamand

Abonnement : 16 € à verser au compte BE12 7320 2753 2792 (Bic : CREGBEBB) des Cahiers du Congo.

Prix au numéro : 5 €



**Document de la couverture** : Carte écrite à Uvira le 6 juillet 1910, postée à Fort-Portal le 2 août, passée par Entebbe le 15 et Mombasa le 21.

### Sommaire

|   |    |
|---|----|
| Courrier vers la Belgique via les pays limitrophes                          | 3  |
| Marques de censure sur courrier du Ruanda-Urundi vers la Belgique 1940-1945 | 7  |
| Raid Medaets 1 <sup>er</sup> vol  | 9  |
| Raid Medaets 2 <sup>nd</sup> vol  | 12 |
| Nouvelle variété du bloc-report sur le 10 c de 1886                         | 14 |
| Un cachet inconnu   | 20 |
| Curiosité de surcharge du timbre des parcs nationaux à 1,50 F               | 21 |
| Enquête : surtaxe aérienne insuffisante                                     | 21 |
| Curiosité du feuillet 1   | 22 |

Nous avons appris le décès de Philippe, fils de notre présidente d'honneur. Nous lui souhaitons tout le courage nécessaire pour surmonter cette douloureuse épreuve.

# Courrier vers la Belgique via les pays limitrophes (1900 – 1910)

Michel Hopperets

## Voie de l'Est Africain Allemand

A l'est, l'Etat Indépendant du Congo avait une frontière commune avec l'Est Africain Allemand. Initialement, la frontière était située à l'est du Lac Kivu et de la rivière Ruzizi et traversait, plus au sud, le Lac Tanganyika (fig. 1). A la suite d'une convention signée en 1910 et conclue entre la Belgique et l'Allemagne, le tracé de la frontière fut rectifié. La frontière fut alors déplacée et passait au milieu du Lac Kivu et était, plus au sud, constituée par la rivière Ruzizi (fig. 2).

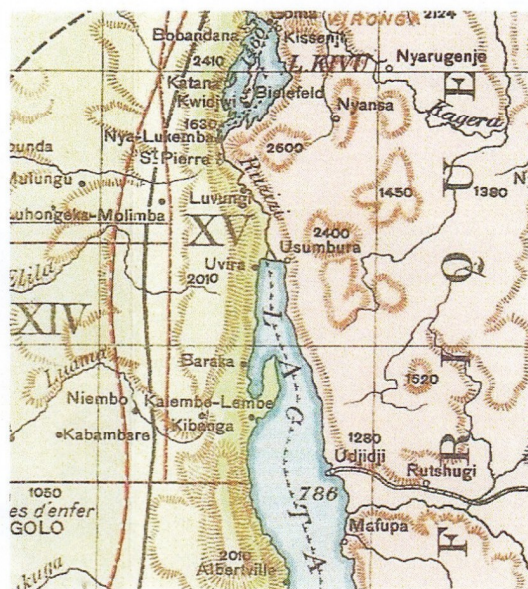


fig. 2

Durant la période 1900-1910, de nombreux Européens se trouvant dans la partie orientale du Congo ont utilisé la voie de l'Est Africain Allemand pour expédier du courrier à destination de leur pays. Le courrier transitait par Dar-Es-Salam, sur la côte est du continent africain, où il était embarqué à destination de l'Europe.

Les documents qui ont emprunté cette voie sont généralement affranchis au moyen de timbres de l'Est Africain Allemand (Deutsche Ostafrika) et sont le plus souvent oblitérés à Usumbura, plus rarement à Ujiji (Udjidji).

### Via Ujiji (Udjidji) au départ du Lac Kivu (1902)

Ujiji, dont l'orthographe du nom fut ensuite modifiée en Udjidji, était une localité située sur la rive orientale du Lac Tanganyika (fig. 2). Jusqu'à l'ouverture du bureau de poste d'Usumbura le 22 septembre 1902, c'est à Ujiji que se trouvait le premier bureau de poste rencontré dans l'Est Africain Allemand.

A titre d'exemple (fig. 3 et 4), une carte-photo datée du Lac Kivu le 17 juillet 1902 à destination de Bruxelles, affranchie au moyen d'un timbre de l'Est Africain Allemand oblitéré à Ujiji le 5 août 1902 et portant un cachet de transit à Dar-Es-Salam du 3 octobre 1902.

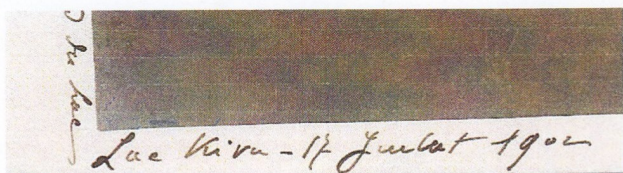


fig. 3



fig. 4

### Via Usumbura au départ d'Uvira (1908)

Usumbura était située à l'extrémité nord du Lac Tanganyika, du côté allemand et face à Uvira, localité située sur le territoire congolais. Un bureau de poste a été ouvert à Usumbura le 22 septembre 1902, par lequel a transité un abondant courrier en provenance de l'est de l'Etat Indépendant du Congo.

fig. 5

Pour illustrer ce type de courrier (fig. 5), une carte-vue écrite à Uvira le 15 février 1908 et expédiée par recommandé vers la Belgique.

### Voie du Cap

La voie du Cap fut principalement utilisée pour l'envoi de courrier provenant du Katanga. Au début du siècle, son usage était très restreint, mais au fil du temps il se généralisa en raison du développement exponentiel du Katanga à la suite de la découverte et de l'exploitation des richesses minières du Katanga, mais aussi et surtout grâce à l'achèvement de la ligne de chemin de fer qui reliait la ville du Cap (Cape Town) en Afrique du Sud à Broken Hill en Rhodésie (septembre 1906) puis à la frontière avec le Congo Belge (fin 1909).



### Via Kasampa (Kasempa) au départ de Lukafu (1905)

La carte postale à destination de la Belgique présentée ci-dessous (fig. 6 et 7) a été écrite à Lukafu le 6 octobre 1905. Elle est affranchie au moyen de timbres de la Compagnie Britannique de l'Afrique du Sud (British South Africa Company), la Compagnie qui administrait le territoire qui, en 1909, prit le nom de Rhodésie.

Lukafu, le 6-10-05

fig. 6



fig. 7

Les timbres portent une oblitération de Kasempa du 26 octobre 1905. Cette oblitération peu courante n'a été utilisée qu'entre 1903 et 1906. Ce cachet a ensuite été remplacé par un autre portant la dénomination Kasempa.

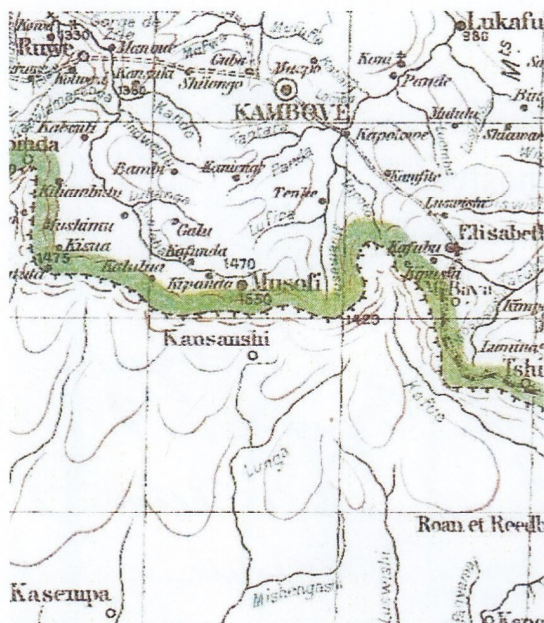


fig. 8

En dessous de l'adresse, l'expéditeur a mentionné la route à suivre : « via Bulawayo et le Cap ». En effet, en 1905, la ligne de chemin de fer venant du Cap n'atteignait pas encore Broken Hill.

La carte porte un cachet d'arrivée à Dour du février 1906, après un périple de 121 jours !

Le plan représenté à la fig. 8 vous permet de situer les localisations respectives de Lukafu et de Kasempa par rapport à la frontière entre l'E.I.C. et la Rhodésie.

#### Via Kansanshi au départ de Musofi (1910)

Cette carte (fig. 9) a été écrite par un colon résidant à Musofi (Congo Belge) à un jet de pierre de frontière avec la Rhodésie (voir fig. 8). Elle est affranchie au moyen de timbres de la Compagnie Britannique de l'Afrique du Sud (Rhodésie) oblitérés à Kansanshi, juste de l'autre côté de la frontière, le 19 février 1910.

La carte porte un cachet de transit à Broken Hill, le 1<sup>er</sup> mars 1910, où elle a été embarquée à bord d'un train à destination du Cap.

La date du cachet d'arrivée en Belgique est malheureusement illisible et ne nous permet pas de connaître la durée du trajet.

#### Voie de l'Angola

L'Etat Indépendant du Congo possédait une longue frontière commune avec l'Angola, situé au sud. On connaît cependant très peu de courrier en provenance du Congo et ayant été expédié via l'Angola par la voie terrestre. Plus nombreux sont les envois qui y ont transité par la voie maritime.

#### Via Loanda au départ de Boma (1902)

Lorsque la malle portugaise de la Cie Empreza Nacional ne faisait pas escale à Banana, le courrier congolais était acheminé à Loanda (St Paul de Loanda, actuellement Luanda) par de petits bateaux rapides (voir carte fig. 10).

entier postal angolais ci-dessous (fig. 11 et 12) a été écrit à Boma le 20 avril 1902, il a été oblitéré à Loanda où il a été embarqué sur un navire portugais à destination de Lisbonne (19 mai 1902) et a ensuite poursuivi son parcours jusqu'à Anvers (cachet d'arrivée le 23 mai 1902).

Au terme de cette série d'articles sur le sujet, rappelons que nous n'avons pas la prétention

d'avoir réalisé un inventaire exhaustif des différentes voies de passage pour le courrier provenant du Congo et expédié via les pays limitrophes. Il s'agit d'un simple aperçu de ce qui peut exister. De plus, la période étudiée a volontairement été limitée (1900-1910) car elle semblait présenter le plus d'intérêt pour ce type de courrier. Nous accueillerons avec plaisir les découvertes dont les lecteurs voudront bien nous faire part et les publierons volontiers, avec leur accord, afin de compléter le sujet.



fig. 10



fig. 11

Boma le 20 avril 1902.



fig. 11

fig. 12

## Marques de censure sur courrier du Ruanda-Urundi vers la Belgique (1940 – 1945)

Walter Deijnckens.  
(traduit du néerlandais par Marc Oblin)

### Via Aden

Lettre par avion d'**Usumbura 20.11.1939** vers Ben-Ahin, près de Huy.

Pas de censure du Ruanda-Urundi. Lettre réexpédiée vers **Kigoma 23.11.1939** et censurée à **Aden**, où la lettre a été fermée par une étiquette adhésive PC 22. OPENED BY CENSOR et un cachet à double cercle POSTAL CENSORSHIP Passed by censor No. 18

Aden a été sous domination britannique jusque 1967.

**Port:** tarif lettre 1.50 F/20 g depuis 1.2.1934 + 3 F/5 g surtaxe aérienne suivant décret n° 31/PT du 3 mars 1937 = **4.50 F au total**



### Via l'Angleterre et l'Allemagne

**Kigali 8.8.40** vers Liège.

Itinéraire : transit par Usumbura 9.8.40 avec bande de censure CENSURE CONGO BELGE et par Léopoldville 17-8-40 en poste aérienne (mention dactylographiée (*par avion*) jusqu'à Léopoldville *par avion* du 15 août 1940 - ensuite via le Portugal), passage par l'Angleterre avec étiquette de censure P.C. 90 OPENED BY EXAMINER 4197 puis par Munich. Lettres A d dans un cercle (d=Munich), examiné par censeur 3 (en violet, entouré d'un cercle). Fermé à Munich par bande adhésive brune.

Port: tarif lettre 1.50 F/20 g + 1 F surtaxe aérienne intérieure Usumbura-Léopoldville = 2.50 F

P.C. 90

**OPENED BY  
EXAMINER 4197**

**PAR AVION**

jusqu'à Léopoldville  
par avion du 15 août 1940

~~~~~

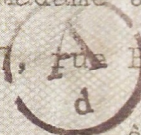
ensuite via le Portugal

~~~~~



Monsieur ou Madame Jean MAURISSEN

197, rue Eurenville, 197



Lettre  
écrite en français

LIEGE

~~~~~

Belgique

CENSURE CONGO BELGE

CENSURE CONGO BELGE

CENSURE CONGO BELGE

CENSURE CONGO BELGE





# Raid Médaets

## Premier vol Bruxelles- Léopoldville aller - retour (9 mars 1926)

Jean-Pierre Flamand

**Historique** : l'Aéronautique militaire se devait de contribuer à la réalisation du but que s'était proposé Thieffry : relier par les airs la Belgique et le Congo belge.

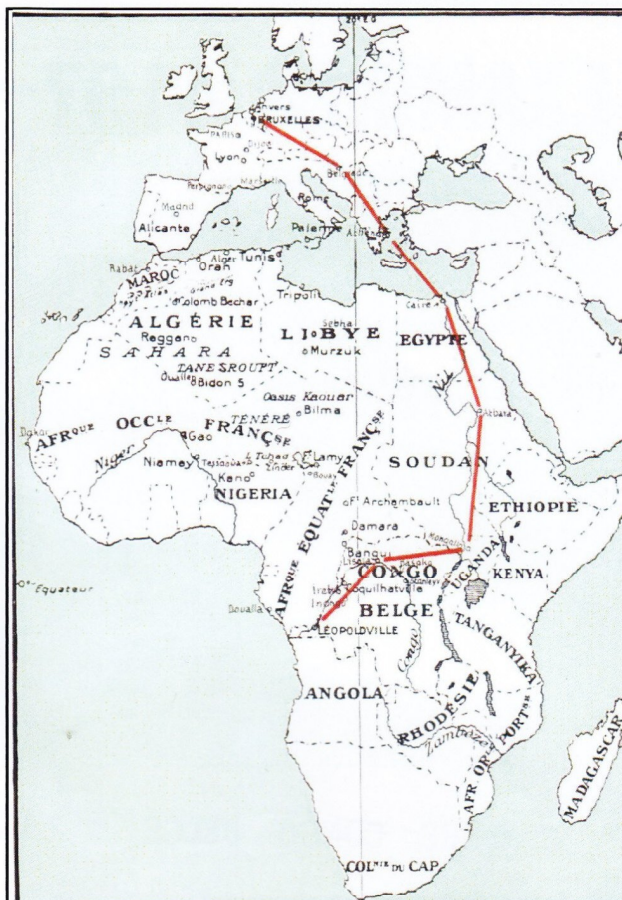
Aussi finança-t-elle la proposition du lieutenant Médaets de tenter un nouveau raid, mais par une autre voie, celle **du Nil**.

**Itinéraire** : Bruxelles/Belgrade/Athènes/Le Caire/Atbara/Mongalla/Lisala/Léopoldville et retour.

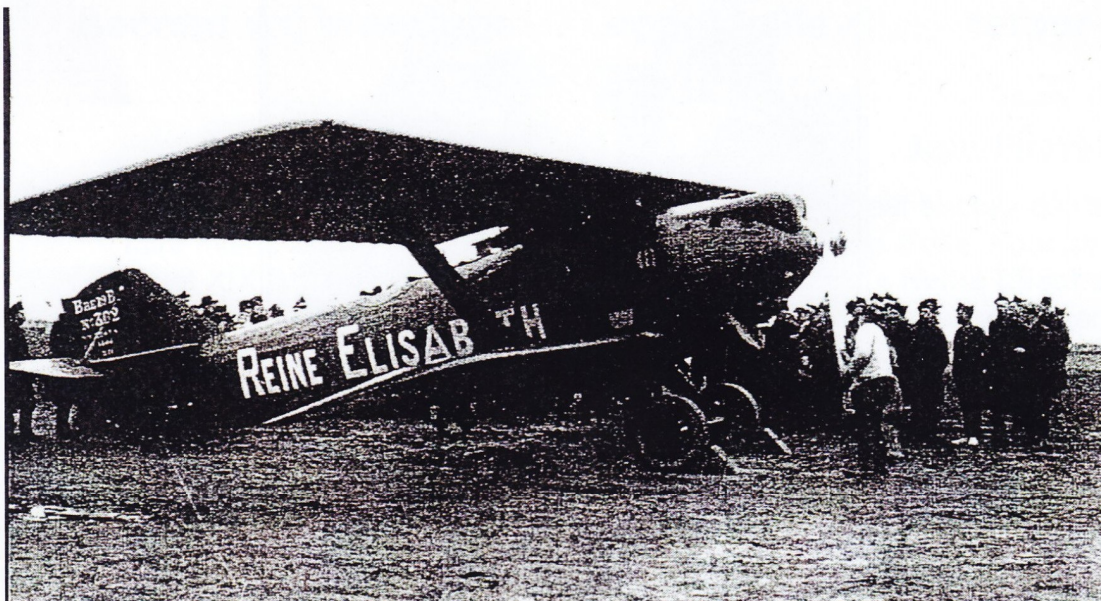
L'équipage était composé du lieutenant Georges Médaets (pilote), du lieutenant Jean Verhaegen (navigateur) et de l'adjudant Joseph Coppens (mécanicien). Carte-vue de la série : Les Grands pilotes du Breguet XIX.

L'appareil était un avion biplan de reconnaissance et de bombardement **Breguet XIX**, baptisé "**Reine Elisabeth**" (sur une ligne) avec l'autorisation de la Reine.

Ce Breguet XIX est propulsé par un moteur Hispano-Suiza de 450 CV, c'était le B-5 de l'Aéronautique Militaire Belge n° 302. L'avion a été transformé pour la circonstance en un triplace et équipé de réservoirs supplémentaires permettant d'emporter 1120 litres d'essence.

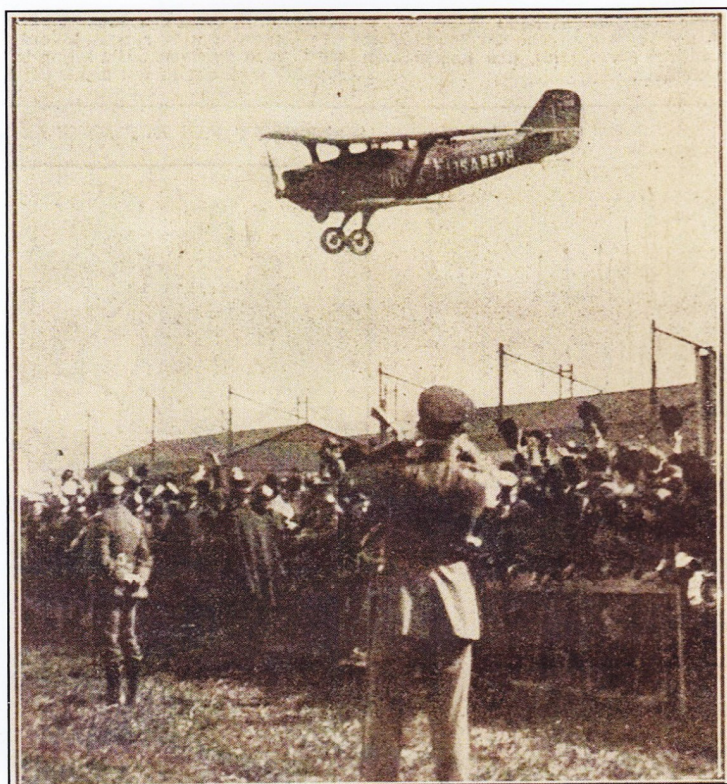


10. Les aviateurs belges MÉDAETS, VERHAEGEN et COPPENS.  
raid Bruxelles-Congo Belge et retour.



### Vue prise au départ de Bruxelles

Ils quittent l'aérodrome d'Evere le **mardi 9 mars 1926** à 6 h 51 pour se poser sur l'aérodrome Pancevo à Belgrade à 14 h 15. Le 10 mars, ils quittent Belgrade pour Athènes où ils arrivent à 10 h 50. Le 11 mars, ils arrivent à l'aérodrome Héliopolis du Caire à 14 h 22. La journée du 12 mars est consacrée à la vérification de l'appareil.



### Arrivée triomphale de l'avion à Bruxelles

(Journal d'époque : « Het Huisgezin 25 avril 1926 »)

Les 13 et 14 mars, des conditions météorologiques défavorables les bloquent sur place. Ils repartent le 15 mars pour Atbara (Soudan) qu'ils atteignent à 15 h 45 après 9 heures de vol. Le 17 mars, ils arrivent à Mongalla (Ouganda) à 12 h 32. Ils arrivent le 19 mars à Lisala d'où ils repartent **le dimanche 21 mars** pour arriver à Léopoldville à 10 h 14. Ils ont accompli 9 160 km en 12 jours soit 47 heures 39 minutes de vol effectif.

Ils prennent 7 jours de repos à Léopoldville qu'ils quittent le lundi 29 mars et seront de retour à **Bruxelles le lundi 12 avril 1926** à 14 h 34, ayant accompli ainsi les 19 000 km en 34 jours.

Après l'atterrissage, les héros de l'air seront décorés sur place par le Roi Albert Ier en présence de la Reine Elisabeth et du Premier Ministre Poulet.



Document aérophilatélique du Raid Médaets de 1926



Lettre ordinaire **signée** par le lieutenant Médaets oblitérée à Bruxelles 1 le 9.III.1926. 6-7 h  
Cachet d'arrivée à Léopoldville 1 sur timbres taxe le 21-3-26.12 h.

Aucune dépêche postale officielle n'avait été confiée à la mission militaire belge. Toutefois 30 plis furent emportés de Bruxelles dont 6 à destination de Lisala et 24 à destination de Léopoldville.

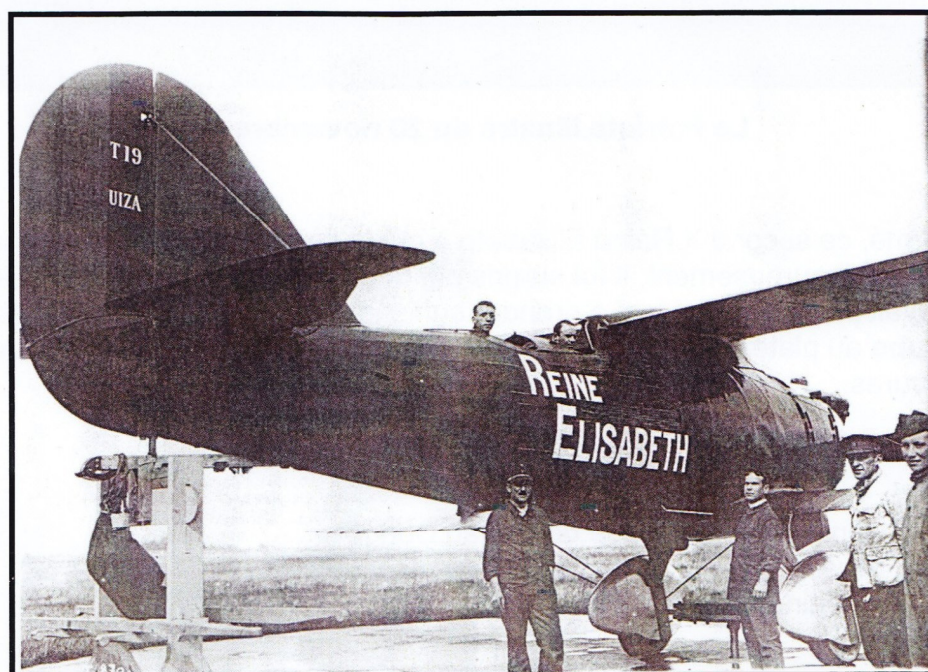
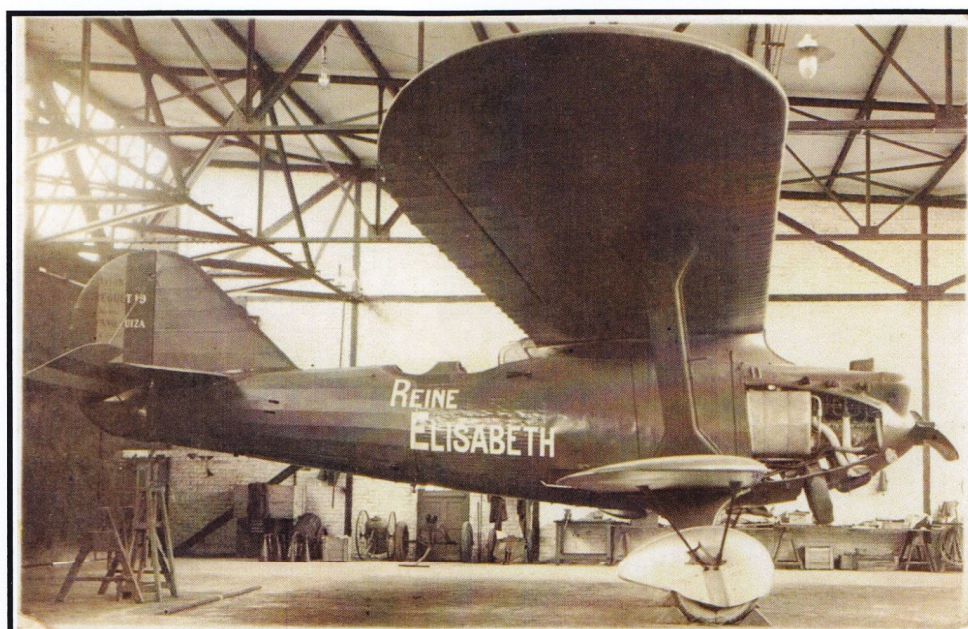
L'étiquette bleue PAR AVION est anachronique, elle fut rajoutée par après car en 1926 elle n'existait pas.

## Raid Médaets

### Second vol Wevelghem- Léopoldville aller - retour (11 novembre 1927)

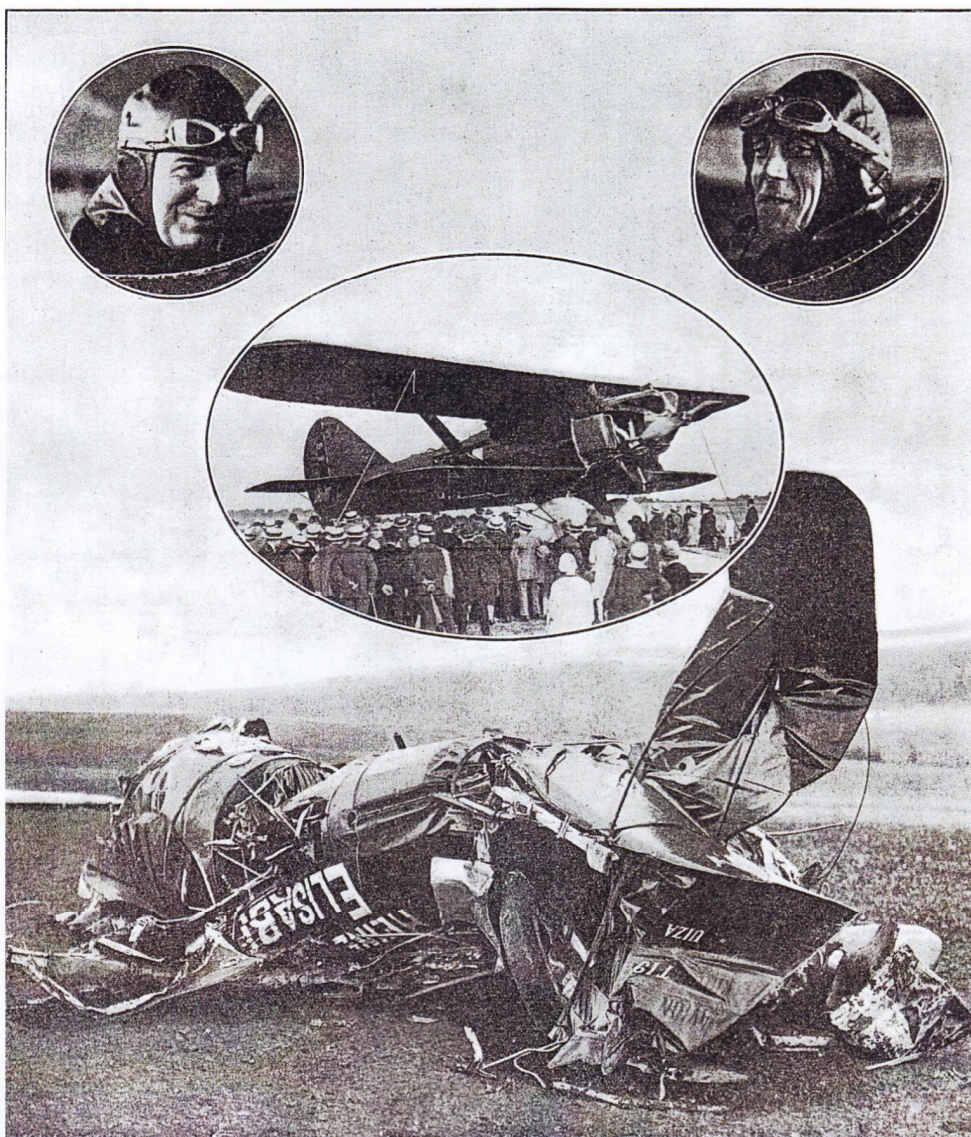
Jean-Pierre Flamand

**Historique** : les lieutenants Médaets et Verhaegen, encouragés par leur succès de l'année précédente, voulurent faire mieux encore : rallier Léopoldville d'un seul coup d'aile. Pour ce faire, ils disposaient d'un Breguet XIX spécial « Grand Raid » baptisé également « **Reine Elisabeth** » (sur 2 lignes) dont le moteur Hispano-Suiza développait 600 CV et auquel d'immenses réservoirs supplémentaires avaient été ajoutés afin d'éviter tout ravitaillement en carburant. Il avait été acheté par le lieutenant Médaets directement aux Usines Breguet le 11 décembre 1926. Une Souscription Nationale fut ouverte sous le haut patronage du roi Albert 1<sup>er</sup> afin de permettre de couvrir les frais de l'expédition et de rembourser l'achat effectué par le lieutenant Médaets. Avec ces 4.000 litres d'essence, l'avion devait malgré tout atteindre 180 km/h en vitesse de croisière et parcourir en ligne droite la distance de 6.400 km.



# LE PATRIOTE ILLUSTRÉ

REVUE HEBDOMADAIRE



Le Patriote Illustré du 20 novembre 1927

Ainsi transformé, ce second « Reine Elisabeth » quitta l'aérodrome de Wevelghem le 11 novembre 1927. Malheureusement, il fut surpris par la brume alors que, trop lourdement chargé, il n'avait pas encore réussi à prendre suffisamment d'altitude et il s'abattit à **La Ferté-sur-Aube** au plateau de Langres (France). Les deux aviateurs s'en sortirent avec de légères blessures.

Aucun document aérophilatélique ne fut transporté lors de ce vol.

Bibliographie : Hénin José, L'épopée de l'air au Congo  
Brussel Air Museum (périodique mensuel)  
Bulletins de la S A. B.

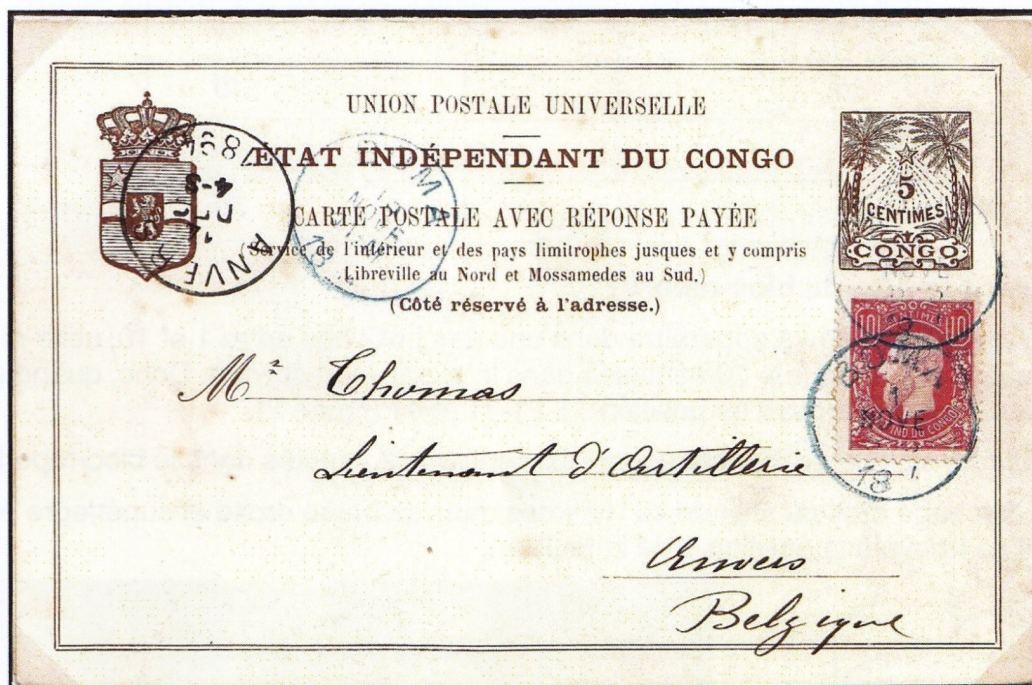
## Nouvelle variété du bloc-report sur le 10 centimes de 1886

Charles Henuzet

Dans son livre *Cinquante ans d'histoire postale* le général Dufour explique que des variétés du «bloc-report» existent. Pour mieux comprendre ce mot, nous pensons que quelques explications seraient les bienvenues et comme il existe une étude réalisée par mon ami Léo Tavano et moi-même (*Etat Ind. du Congo Nos bessons africains*), il n'est pas utile de faire une description complète de toute l'histoire de la construction d'une feuille.

Tarif pour l'étranger = 15 centimes

Entier postal n° 6 avec complément d'affranchissement 10 centimes de 1886



Oblitéré à Boma 1 novembre 1894 (1.2 DMTY) départ de Boma 15 NOV 1894 (type 1.2) arrivée à Anvers 14 décembre 1894 4-S. Voyage par bateau Portugais le S-Thome

### Qu'est-ce qu'un bloc-report ?

Il faut d'abord savoir qu'après avoir réalisé un modèle du timbre à l'échelle réelle, celui-ci est reproduit 10 fois par galvanoplastie pour constituer un bloc-report. C'est ce bloc de 10 timbres qui est appelé «bloc-report»(figure 1). A la loupe il est possible de voir que les 10 timbres ont chacun une particularité qui va permettre de les plancher et donc de définir avec certitude leurs emplacements respectifs dans la feuille finale.

Figure 1

|   |   |   |   |    |
|---|---|---|---|----|
| 1 | 2 | 3 | 4 | 5  |
| 6 | 7 | 8 | 9 | 10 |

Pour réaliser la feuille on reproduit 5 fois le bloc-report pour obtenir 50 timbres-poste.

Figure 2

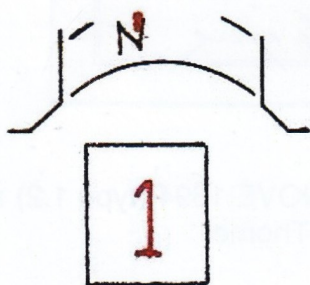
|    |  |  |    |    |
|----|--|--|----|----|
| 1  |  |  |    | 5  |
| 6  |  |  | 9  | 10 |
| 11 |  |  |    | 15 |
| 16 |  |  | 19 | 20 |
| 21 |  |  |    | 25 |
| 26 |  |  | 29 | 30 |
| 31 |  |  |    | 35 |
| 36 |  |  | 39 | 40 |
| 41 |  |  |    | 45 |
| 46 |  |  | 49 | 50 |

**Qu'est-ce qu'une variété du bloc-report ?**

A chaque fois qu'une variété va apparaître dans une des positions entre 1 et 10, celle-ci se retrouve systématiquement pour le 10 centimes dans le bloc-report suivant. Donc, quand elle se situe à la position 1, on la retrouve en position 11-21-31 et 41 (figure 2).

Le *Général Dufour* signale qu'il existe pour le 10 centimes 2 variétés dans le bloc-report.

**VARIETE 1** : Jambage droit du «N» de ce "N"times dans sa partie droite et supérieure est doublée ou épaissie et se trouve à la position 1 de la feuille.



Fragment de lettre avec



affranchissement à 50 C.

Le 10 Centimes  
situé entre les 2 timbres

à 5 C, est le timbre pos. 11



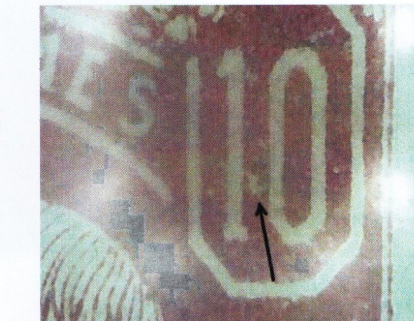
On peut également définir de quelle position il s'agit dans la feuille soit 1-11-21-31 ou 4. Il suffit de «plancher» les timbres et d'utiliser une loupe grossissant 12 fois.

**Position 1**



L'intercadre en dessous du «A» de ETAT est brisé.

**Position 11**



a)

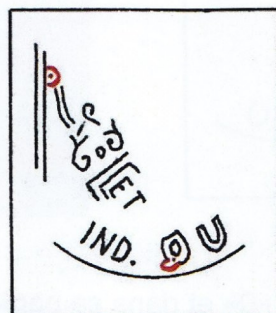
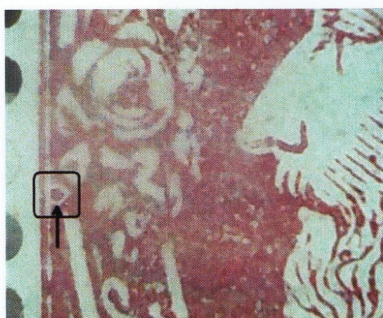
b)

a) En dessous du «G» de Congo dans l'intercadre point de couleur rouge, parfois un trait blanc relie les lettres «O» et «N» de Congo

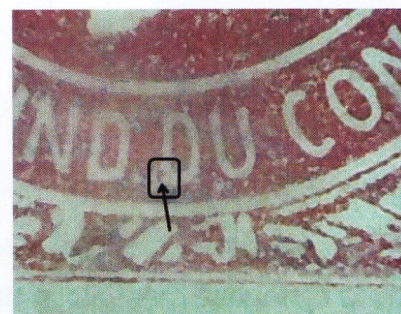
b) Dans le «10» de droite entre le «1» et le «0» dans le tiers inférieur on voit un point blanc.

**Position 21**

a)



b)

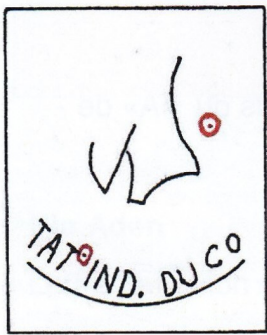


a) Contre l'intercadre à gauche et dans le prolongement de l'ornement à la hauteur de la bouche

b) Dans le pied du «D», gros point rouge dans une tache blanche (tache parfois affaiblie).



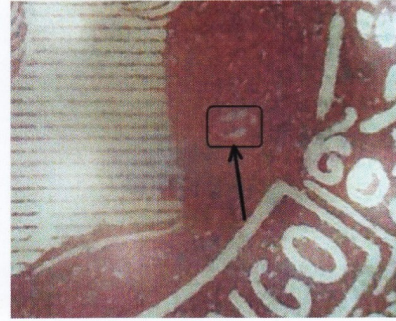
### Position 31



a)



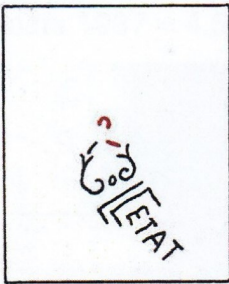
b)



a) Entre le second «T» de Etat et le «I» de IND, gros point rouge dans une tache blanche.

b) Derrière le cou et à la verticale du «G» de Congo, point rouge dans une tache blanche.

### Position 41

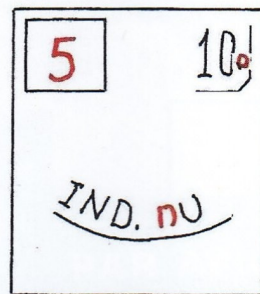
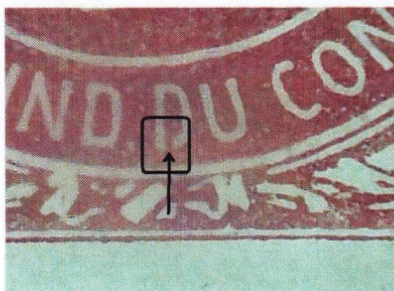


L'ornement au-dessus du cadre intérieur gauche avec la légende «ETAT IND. DU» est brisée.

### VARIETE 2

Le Général Dufour signale uniquement le «D» brisé de «DU» mais en regardant bien, on peut également voir qu'une deuxième caractéristique complète la première et ainsi confirme bien la variété du bloc-report.

1)



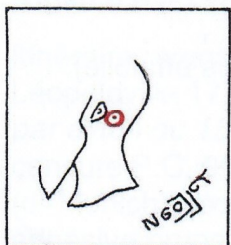
2)



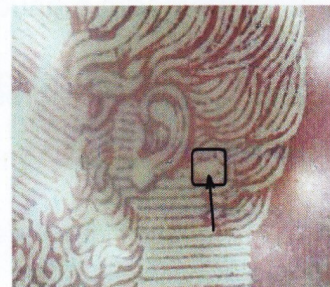
1) Le « D » de « DU » est brisé à sa base.

2) Dans le cartouche de droite, à droite du «0» et dans sa partie inférieure, il y a un point blanc.

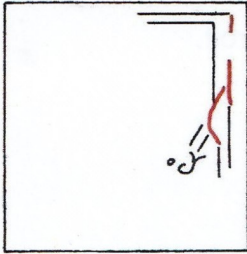
### Position 5



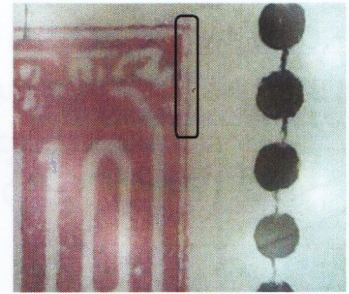
Derrière l'oreille à droite, coquille blanche ou absence de cheveux.



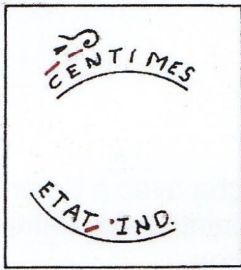
**Position 15**



Le coin supérieur droit vertical du cadre est discontinu et parfois une boursoufflure est visible



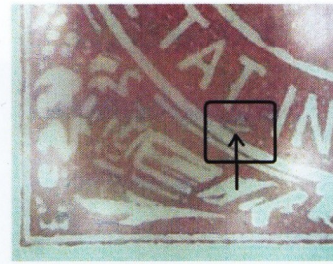
**Position 25**



a)



b)



a) A la verticale du «E» de Etat, l'intercadre est brisé

b) Au pied du second «T» de Etat, un trait blanc légèrement montant vers le « I » de IND.

**Position 35**



Au-dessus du « E » de Etat et de l'intercadre, un point blanc relie l'intercadre et le motif au-dessus de celui-ci



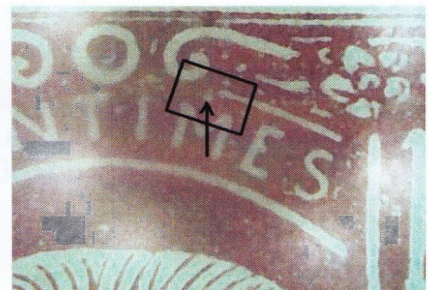
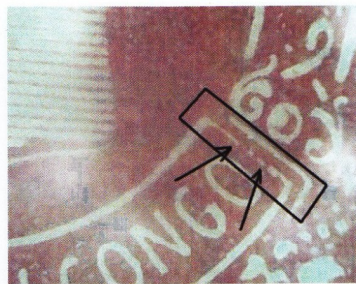
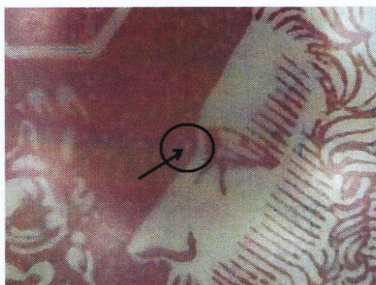
**Position 45**



a) Point blanc juste devant l'œil.

b) Le cartouche à droite de « CONGO » est brisé.

c) Point blanc juste au-dessus et au milieu de « M » de centimes.



a)

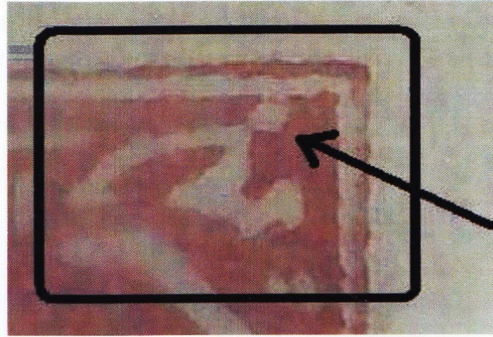
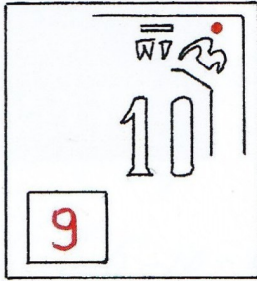
b)

c)

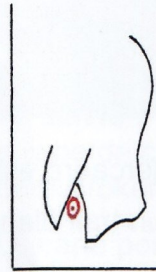
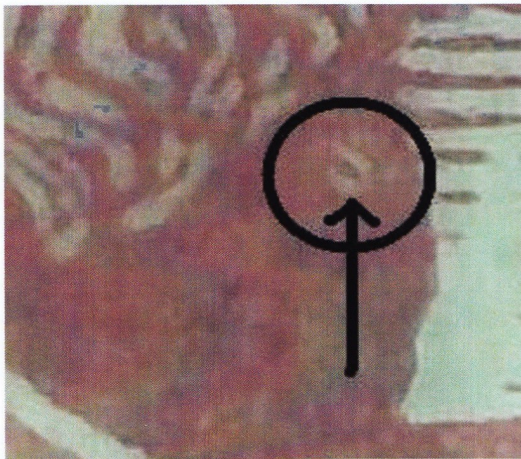
**NOUVELLE VARIETE DU BLOC-REPORT**

Une TROISIEME VARIETE du bloc-report existe dans la feuille et se situe à la position 9

Il s'agit d'un gros point blanc qui se situe près de la volute dans le coin supérieur droit.



Position 9

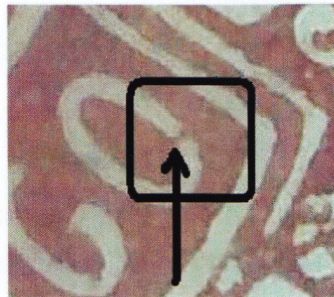


Tache blanche avec à l'intérieur de celle-ci un point rouge entre la barbe et le cou.

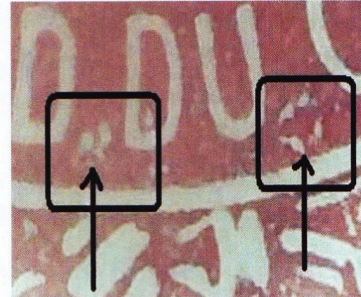
Position 19



a)



b)



a) Trait rouge coupant le 2ème « O » de Congo à droite.

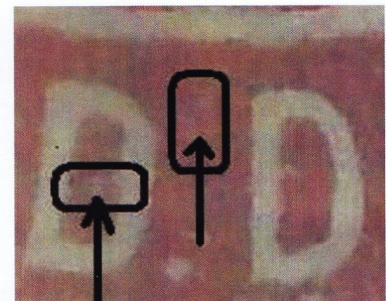
b) Tache blanche avec à l'intérieur un point rouge entre le « D » de IND et le « D » de DU.

Position 29 :

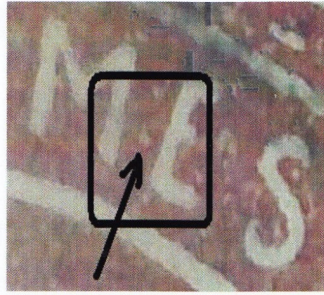
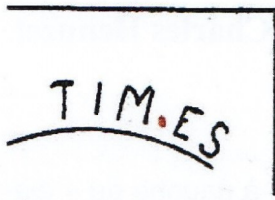


Léger trait blanc vertical dans le « D » de IND.

Très léger point blanc avec point rouge à l'intérieur entre le « D » de IND et du « D » de DU.

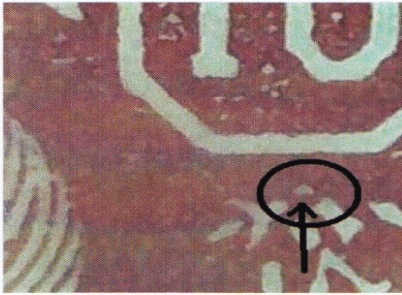


Position 39



Point blanc entre les lettres «M» et «E» de CENTIMES

Position 49



a)



b)



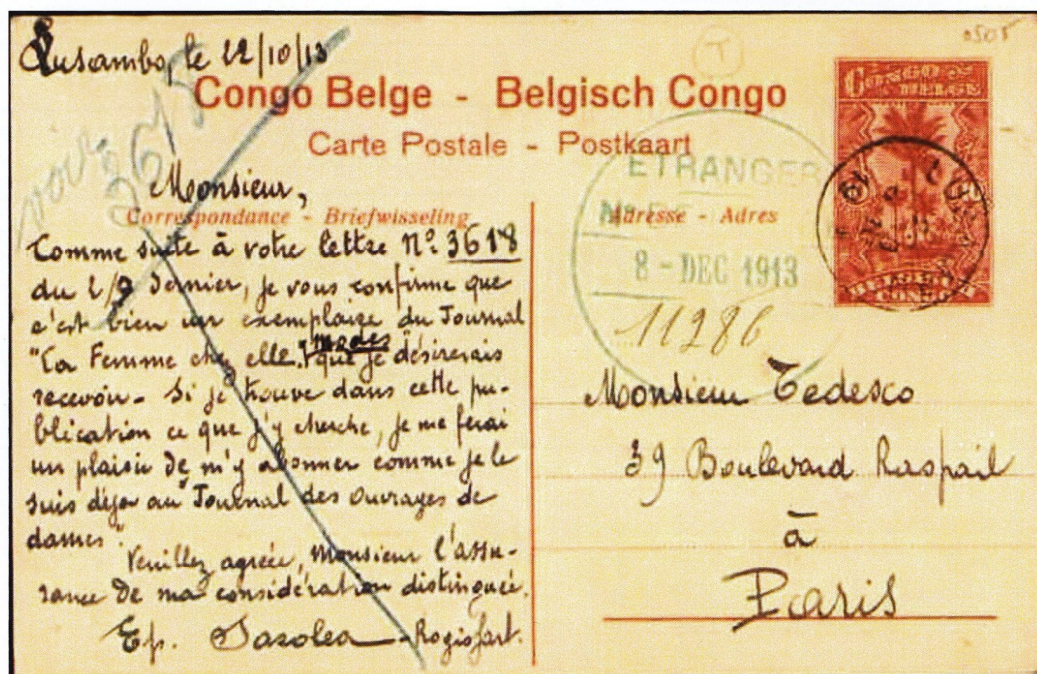
a) A la pointe de la flèche en dessous du «10» de droite, point blanc.

b) A la droite de l'ornement de droite, point blanc.

Tous les détails renseignés sont visibles mais il faut tenir compte qu'il s'agit de typographie et que de ce fait, l'encrage rend parfois certains détails moins visible.

## Un cachet inconnu

Cachet français ? Qui éclairera notre lanterne ([cahiersducongo@hotmail.com](mailto:cahiersducongo@hotmail.com))?



## Curiosité de surcharge sur le timbre à 1,50 F des parcs nationaux.

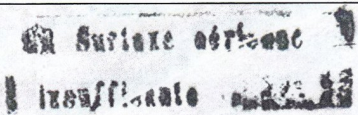
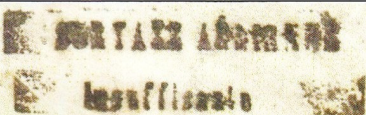
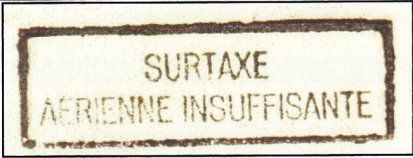
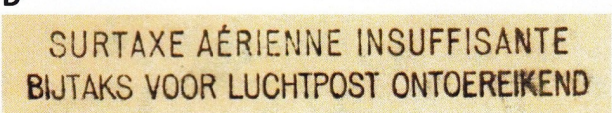
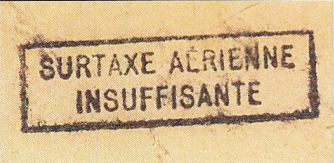

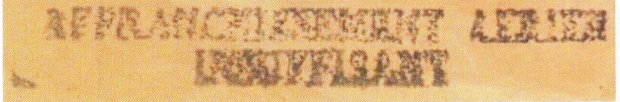
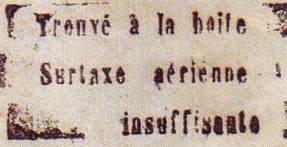
Charles Henuzet



Sur le timbre (226) position 87 de la feuille, à gauche du « diabololo », une double frappe partielle (deux points verticaux). C'est une curiosité car elle n'est pas présente sur toutes les feuilles

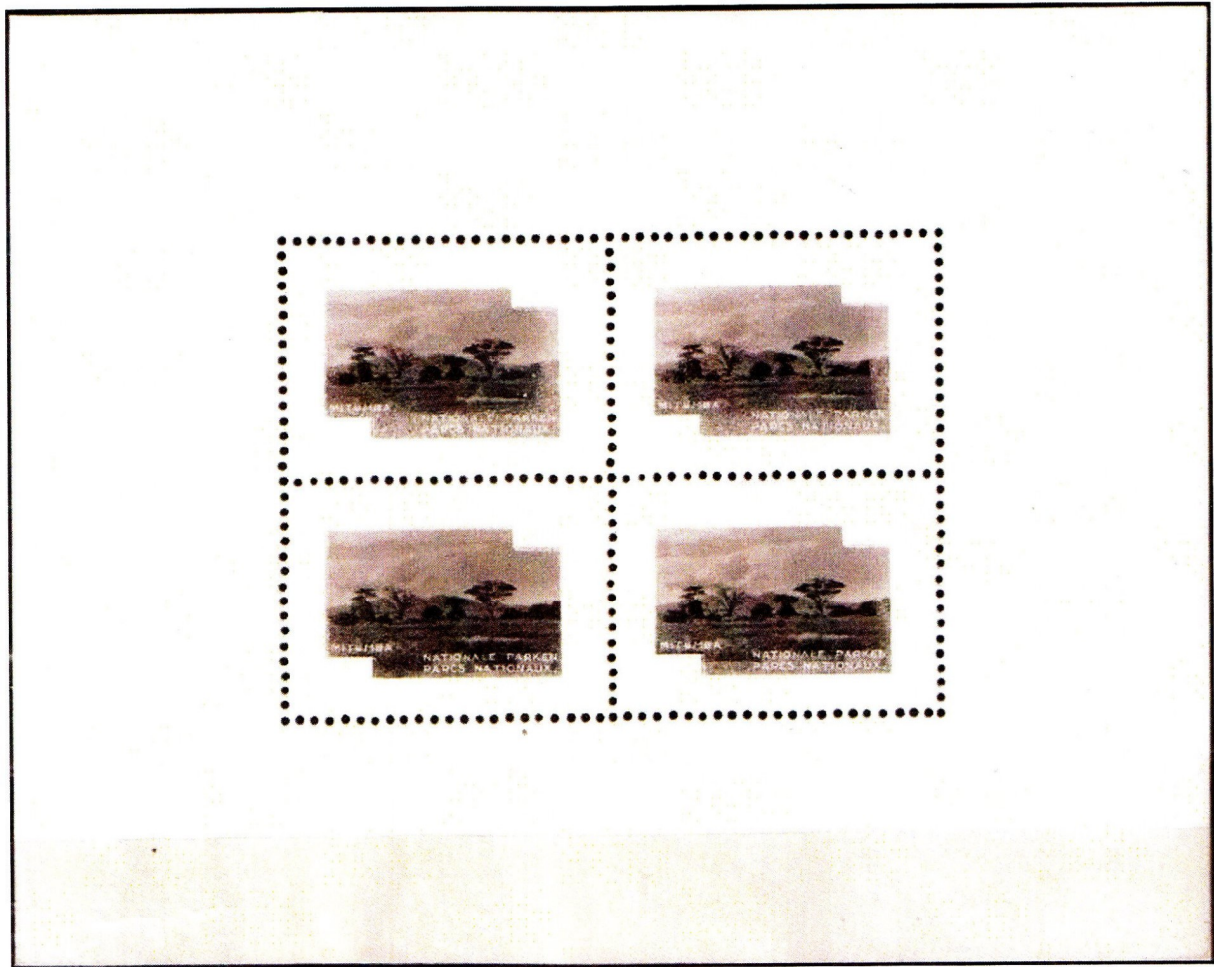
## Enquête : Surtaxe aérienne insuffisante

Nous avons recensé huit types de cette griffe. Nous aimerions savoir où et quand ils ont été utilisés. Si vous possédez du courrier revêtu d'une de ces griffes, voudriez-vous nous en faire connaître ([cahiersducongo@hotmail.com](mailto:cahiersducongo@hotmail.com)) le type (de A à H), le bureau de poste et la date d'utilisation. Le comité de rédaction vous en remercie.

|                                                                                                         |                                                                                                          |
|---------------------------------------------------------------------------------------------------------|----------------------------------------------------------------------------------------------------------|
| <p>A</p>             | <p>B</p>             |
| <p>C 46 x 15 mm</p>  | <p>D</p>             |
| <p>E 39 x 11 mm</p>  | <p>F 75 x 12 mm</p>  |
| <p>G</p>             | <p>H</p>             |

## Curiosité du feuillet 1 sans sa couleur rouge du cadre.

Il s'agit du feuillet au type 6, celui -ci étant identifié grâce aux variétés propres à celui-ci.



On appelle curiosité tout phénomène qui ne se reproduit pas systématiquement tout au long d'un même tirage, que ce soit dans le timbre même ou dans la surcharge d'un timbre.

Il est très raisonnable de penser qu'il pourrait exister 7 autres feuillets sans la couleur rouge du cadre puisque ceux-ci étaient imprimés par 8 sur la même feuille. Cette curiosité ne nous permet pas de dire non plus quelle fut la séquence d'impression : était-ce le cadre en premier et ensuite le centre ou vice-versa ?

Si quelqu'un possède un feuillet identique (sans le rouge) pourrait-il nous le faire savoir car nous aimerions reconstituer la feuille avec huit feuillets.